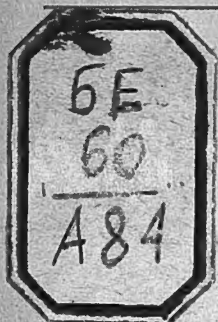
ПРАВЛЕНИЕ МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



А. АРНОЛЬДОВ

ТРИ ГОДА

К трехлетию деятельности
Правления Мурманской ж. д.

1922 $\frac{29}{VIII}$ 1925

ЛЕНИНГРАД ▫ 1925

ПРАВЛЕНИЕ МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

А. АРНОЛЬДОВ

ТРИ ГОДА

К трехлетию деятельности
Правления Мурманской ж. д.

1922 $\frac{29}{VIII}$ 1925



ЛЕНИНГРАД ▫ 1925

Ленинградский Гублит № 17096. Тираж 1.200 экз.—3½ л.

Гос. учебно-практ. школа-тип. им. тов. Алексеева. Ленинград. Красная, 1.

На новом пути. Общие достижения по дороге: 1. Техническая часть. 2. Вопросы труда. 3. Материалы и топливо. 4. Финансы. 5. Организационный рост. 6. Телеграф, здравоохранение, просвещение. Строительные работы и достройка. Коммерческая деятельность и порты. Колонизационно - промышленная деятельность: 1. Эксплоатация лесов. 2. Лесоустройство. 3. Колонизационные обследования. 4. Землеотводные работы. 5. Мелиоративные работы. 6. Зачисление и водворение. 7. С.-х. опытные пункты. 8. Агробазы. Производственные изыскания и организация производств. Желрыба. Лесной Отдел: 1. Организация-структура. 2. Производство. 3. Себестоимость. 4. Себестоимость лесопродукции в 1923-1924 г.г., 5. Увеличение производительности труда. 6. Финансовое положение. 7. Рост коммерческих операций отдела. Общее заключение.



На новом пути

На днях исполняется **трехлетие деятельности Правления** Мурманской жел. дороги после его первого заседания 29 августа 1922 года.

В промежуток этого времени **окончательно выявилось и укрепилось исключительное значение Мурманки**— колонизационно-пионерное для тех районов, по которым она проходит в своей большей северной части, и общетранспортное—для всей страны.

Поскольку Правлением дороги впервые был **практически поставлен вопрос как о применении способа железнодорожной колонизации** к Мурману, так и **об использовании Мурманского направления во внешней торговле СССР через незамерзающий порт Мурманск,** сейчас своевременно отметить не только то естественное улучшение хозяйства дороги, которое в результате послевоенного мирного строительства явилось общим для Союза Советских Республик, но и проверить, насколько оказался правильным взятый Правлением дороги курс на жел.-дорожную колонизацию и на развитие транзитных—импортных и экспортных перевозок дороги.

Не будем специально останавливаться на том, как последовательно рождалась мысль о колонизационном значении Мурманской жел. дороги.

Конечно, мысль эта явилась и была известна в соответствующих кругах еще до организации Правления,—

но лишь последним был выработан и проведен практический план использования дороги как „оси колонизации“ Края. При этом Правление учло, что всякий прекрасный план останется только планом, если он не имеет для своего осуществления необходимых средств.

Что могла сделать в этом направлении хронически-дефицитная железная дорога, лишенная к тому же всякой надежды на какую либо постоянную и достаточную финансовую помощь со стороны и так крайне стесненного в средствах Государства. Вспомним, как в первые же месяцы существования Правления дороги правительственными органами был поднят вопрос о частичном закрытии Мурманки именно только потому, что у страны не хватало средств на содержание ее, как явно убыточного предприятия.

Правлению стоило больших усилий, чтобы сохранить целостность дороги в прежнем ее составе и только благодаря поддержки НКПС и Севзапэкосо вопрос был разрешен в положительном для дороги смысле.

Надо было немедленно же создать „приводные ремни“ к существованию „оси колонизации“ Края. Иначе эта ось не смогла бы сдвинутсья со своей мертвой точки.

И вот, после того, как угроза самому существованию дороги миновала, Правление одновременно добилось предоставления дороге земельного фонда в 3.000.000 десятин для всесторонней эксплоатации этой территории на основе планомерной колонизации и направления на Мурманск импортно-экспортных грузов.

Став через земельный фонд „осью колонизации“ Края, становым хребтом его экономического развития,— в импорте и экспорте дорога нашла свои прочные „приводные ремни“, которые значительно подняли ее финансы и тем самым дали ей возможность более-менее независимого существования.

Перед Правлением стояла и другая срочная и важная задача. Получив, как известно, в свое распоряжение на 70% дорогу недостроенной, что, в виду отклонения ее от нормального технического типа, и за малою провозною способностью страшно удорожало себестоимость перевозок, Правление, в интересах развития грузооборота и удешевления эксплоатационных расходов, поставило себе целью в возможно краткий срок **достроить дорогу—в первую очередь привести ее в такое состояние,** чтобы был возможен пропуск на всем протяжении дороги, до самого Мурманска, тяжелых паровозов и полновесных составов, т.-е., чтобы **дорога более-менее отвечала требованиям дорог магистрального типа.**

Понимая, что только таким путем может быть изжита дефицитность дороги, а, следовательно, и облегчена Правлению возможность осуществления его колонизационного плана и улучшения быта служащих и рабочих дороги, Правление в основу своей дальнейшей программы положило **три начала: первое—развитие колонизационно-пионерной деятельности, второе—привлечение на дорогу импортно-экспортных грузов и третье—проведение достройки.**

Одновременно Правлением был намечен и ряд мероприятий, вообще направленных на упорядочение хозяйства дороги как со стороны технической, финансово-материальной, так и административной.

Придав своему сложному хозяйству форму транспортно-колонизационно-промышленного Комбината, где входящие в состав последнего предприятия, в том числе и сама дорога, образуют своеобразный хозяйственный круг, в котором производство одного является потреблением другого, а все вместе взятое—грузом дороги, **Правление подготовляет** тем самым **постепенное развитие местного грузооборота и возникновения местных рынков.** Такое построение хозяйства дороги дает Правлению и значительный простор в маневрировании сво-

ими средствами, возможность усиления **„многооборота малой суммы“**—необходимой предпосылки наибольшего оживления хозяйства.

Как логическое завершение всей системы, Правлением было выдвинуто требование в работе дороги соответствующего плана, темпа, исполнения, учета, калькуляции, децентрализации и контроля—основных предпосылок наибольшей производительности и вообще хозяйственности.

Ниже и рассматривается работа Мурманской жел. дороги, как транспортно-колонизационно-промышленного Комбината, за трехлетний период 1922—25 г.г. по изложенной выше схеме.

Общие достижения по дороге.

1. Техническая часть.

Останавливаясь только на главнейших моментах, иллюстрирующих развитие работы дороги, можно указать на следующие измерители, показывающие несомненный ее рост. Мы видим, как изменяется:

	1922—23 г.	1923—24 г.	8 месяцев 1924—25 г.
Работа дороги числом вагонов (ср. за сутки)—(погр. и прием) в коммерч. п.п.	377,2	428,7	508,7
Кроме того, в хозяйственных поездах	182,9	128,9	65,2
Общее количество перевезенного груза (в тыс. пуд.)	158,219	169,397	113,724

При сравнении количеств перевезенных грузов возьмем, в зависимости от имеющихся данных за 1924/25 годы, первые восемь месяцев в предшествующих годах. В таком случае имеем следующее (в тысяч. пуд.).

	За первые восемь месяцев.		
	1922—23 г.	1923—24 г.	1924—25 г.
Грузы, перевезенные в коммерческих поездах	75.792	82.379	101.832
Грузы, перевезенные в хозяйственных поездах	20.277	12.277	11.886

Весьма характерным является **рост перевезенных грузов в коммерческих поездах,** который увеличился против 1923/24 г. на 24%, а против 1922/23 г. — на 34%, и **уменьшение перевезенного груза в хозяйственных поездах, являющегося накладным расходом для дороги.**

	За первые восемь месяцев.		
	1922—23 г.	1923—24 г.	1924—25 г.
Общее количество пудо-верст грузов всех родов (в милл.).	13.371	19.319	28.118
Из них:			
в коммерческих поездах	12.402	18.787	27.657
„ хозяйственных „	969	532	461
Количество пудо-верст платных грузов.	8.830	14.589	23.739

Увеличение пудо-верст платных грузов против 1923/24 г. на 63%, а 1922/23 г.—на 169%.

Количество пассажиров и их пробеги весьма мало колеблются за последние три года.

Обращает на себя внимание **повышение коммерческой скорости** движения товарных поездов, при почти неизменной технической скорости, которое происходит из-за уменьшения стоянок поездов на промежуточных станциях между распорядительными.

	1922—23 г.	1923—24 г.	8 месяцев 1924—25 г.
Средний состав товарн. поезд. в обоих направлениях (в осях).	53,5	59,5	73,5

Здесь мы видим увеличение в 1924/25 г. сравнительно с 1923/24 г. на 24% и 1922/23 г. — на 38%, что объясняется, главным образом, связанным с пропуском тяжелых паровозов на северные участки—увеличением составов поездов.

По количеству осей в товарных поездах Мурманская ж. д. в текущем году начинает приближаться к довоенному количеству 1913 г., которое среднее для всей сети было 78,5 осей.

	1922—23 г.	1923—24 г.	8 месяцев 1924—25 г.
Средняя нагрузка товарного груженого вагона в пудах. .	730	678	756

Увеличение средней нагрузки товарного вагона **уменьшает количество вагоно-осе-верст и количество поездов, т.-е. главные статьи расхода дороги.** Улучшение этого измерителя имеем не только сравнительно с прошлым годом, но и со средним для сети в 1913 г. (756 против 637).

Помимо **заметного роста паровозного и вагонного хозяйства** дороги (в том числе 100%-ное увеличение классного парка вагонов собственной фирмы), следует отметить, что, несмотря на значительное увеличение пудо-верст перевезенного груза, **эксплоатируемый паровозный парк уменьшился сравнительно с 1923/24 г.** на 9 единиц. **Процент больных паровозов** также **понизился на 5,2%**, хотя превышает таковой средний по всей сети в 1913 году (18,5 против 16,8%).

Далее, мы имеем следующие измерители:

	1922—23 г.	1923—24 г.	8 месяцев 1924—25 г.
% непроизводительного пробега паровозов от производительного	47,7	41,7	41,2
Средний суточный пробег эксплоатируем. тов. паровоза	99,9	106,9	110,0
Количество вагоно-осе-верст на 1 милл. платных пудо-верст	5.705	5.133	4.499
Количество паровозо-верст на 1 милл. проведенных платных пудо-верст	199	146	105

Перечисление всех мероприятий, которые повели дорогу к значительному росту и улучшению ее работы, потребовало бы многих страниц на специальную тему.

Так как частичные объяснения изложенному все же будут даны в последующих частях настоящего обзора, здесь только укажем на то, что в общем подъеме хозяйства Союза Советских Республик Мурманская ж. д. также дружно идет вперед, несмотря на то, что ее исключительно тяжелое финансовое положение, как дороги недостроенной и пионерной, и ставило ей почти что непреодолимые преграды.

2. Вопросы труда.

Главнейшим достижением по рабочему вопросу в период 1922/23, 1923/24 и первую половину 1924/25 г. является **увеличением размеров среднего по дороге заработка за указанный период.**

Политика Правления дороги в данном вопросе выражалась в стремлении увеличивать заработок работников дороги с одной стороны путем поднятия производительности и тем самым увеличения их заработка, а с другой—локальными добавками в особенности по отношению работников младших разрядов и агентов, получающих только одну тарифную ставку без приработков.

Рост среднего заработка на дороге:

Г О Д.	Червонное исчисление.		Товарное исчисление.	
	Рубли.	% к 1922—23 г.	Рубли.	% к 1922—23 г.
1922—23	18,5	—	12	—
1923—24	45,6	146,5	19,3	60,8
1924—25 (6 мес) . . .	53,15	187,3	23,3	94,2

Из достижений в указанной области следует отметить главнейшие, а именно: **увеличение тарифных ставок**, происходившее как по распоряжению Центра, так и **по локальным соглашениям** между Правлением дороги и Дорпрофсожем **подтягивание заработков отсталых групп к заработкам работников, имеющих более значительные размеры заработков;** взятие курса на **уничтожение сложных и непонятных** для рабочего **систем оплаты**, преимущественно премий, чрезвычайное развитие которых было характерно для периода падающей валюты, когда стремление поднять заработки рабочих искусственными мероприятиями подчас вовсе не ставилось в зависимость от производительности труда; твердое **проведение в жизнь принципа увязки оплаты агента с его личной производительностью,** а в связи с этим переход от коллективных методов учета работы и оплаты к индивидуальному каждого отдельного работника.

Уничтожая многие из дополнительных видов оплаты и урезав приработки. Правление бросило все освободившиеся от этого средства на **увеличение основных ставок путем локальных прибавок,** каковые в продолжении последних двух лет стояли почти все время на том же уровне, что и на других дорогах узла.

Тарифный пояс с полярной части дороги подняг на 25%, а район применения полярного пояса увеличен вдвое. Для поднятия тарифных поясов на дороге Правлению удалось добиться повышения фонда зарплаты специально на полярников. Ныне действующие пояса являются не только пропорциональными местной стоимости товарного рубля, но дают еще и некоторую прибавку на климатические и бытовые особенности северной части дороги.

Следует отметить также проводимый Правлением **переход** по техническим Службам с расценок **штука-час к штука-рубль,** что дает чрезвычайную простоту и ясность оплаты и в то же время связывает стоимость работы с средней квалификацией агента, соответствующего

данной работе, а не с квалификацией агента, случайно ее выполняющего.

Об увеличении производительности труда по разного рода работам на дороге.

Производительность труда непрерывно поднимается и **по среднему и по текущему ремонтам** паровозов достигает 68%—85% довоенной. Некоторая заминка в повышении производительности по конвенционному ремонту товарных вагонов объясняется повышенным требованием к качеству ремонта и увеличением объема работы; **число работников по ремонту пути на одну версту** несколько сократилось при безусловном увеличении производительности труда; **сократилось число станционных служащих и телеграфистов** на 1 милл. пудо-верст и значительно (на 40%) уменьшилось число кондукторского персонала на линии; **нагрузка телеграфистов уменьшилась** на 16% сравнительно с 1922 годом и на 28%—сравнительно с довоенным временем; значительно уменьшилось число агентов Правления и Управления на версту дороги, составляя в 1924/25 г. всего 0,55 на версту, тогда как в довоенное время, например, на Виндавской дороге это соотношение выражалось цифрой 0,90.

Главнейшими мероприятиями по увеличению производительности труда по разного рода работам за време существования Правления на Мурманской ж. д. являются нижеследующие:

Увеличена нагрузка рабочего дня станционных служащих разного рода Сл. Эксплоатации и Тяги там, где она была недостаточна, и произведено соответствующее сокращение штатов. Произведена **концентрация ремонта подвижного состава и механических устройств дороги,** а равно изготовления и ремонта запасных частей подвижного состава и инструмента. Установлена **специализация ремонта подвижного состава.** Установлена **специализация работы мастерских** по среднему и текущему ремонту паровозов, по среднему и годичному

ремонту пассажирских вагонов, конвенционному осмотру товарных вагонов и литейному делу. Разработаны и составлены **новые расценочные ведомости** на все строительные и путевые работы, а также на подвозку и подноску материалов. Произведено **уплотнение работ по погрузке топлива** введением сдельщины по этим работам. Стала применяться в широких пределах система **сдельной оплаты по строительным работам** Службы Пути. Установлена **специализация путей** на значительных распорядительных станциях, чем рационализирована маневровая работа на них. Установлено **параллельное производство технических и коммерческих работ** с поездами на распорядительных станциях. **Уменьшены** стандартные или ориентировочные **нормы** времени приема и сдачи товарных поездов на станциях смены кондукторских бригад. Весь **ремонт телеграфных и телефонных аппаратов** сосредоточен **в Главных мастерских Службы Связи.** Переведена часть телеграфной корреспонденции на **сношения по телефону**. Понижено количество телеграфной корреспонденции путем установления определенных **кредитов** для каждого агента, пользующегося **телеграфом. Объединены аппараты** Материальной Службы, ведающие **заготовкой материалов и распределением их.** Упорядочены количественный и качественный **учет материалов и топлива,** и друг.

Хотя обрисовка полной картины достижений по улучшению труда на дороге и не входит в нашу тему, так как все приводимые нами факты, по характеру статьи, имеют лишь примерное значение, тем не менее нельзя оставить в стороне **вопрос о жилищном строительстве** на дороге и о, так называемом, институте **командированных,** т.-е. агентов, временно командируемых с других дорог на Мурманку для пополнения штата последней.

Обращаясь к жилищному вопросу, необходимо указать, что при наличии на дороге жилой площади около 57.000 кв саж., в том числе бараков временного

типа 3.200 кв. саж., недостаток жилой площади еще в 1924 году выражался в 19.000 кв. саж., что при отсутствии населенных местностей ставит дорогу в крайне тяжелые условия. Так называемые „красные городки“ или жилье в вагонах на колесах были до последнего времени, по указанной причине, чрезвыча но распространены. Новым жилищным строительством, а отчасти сокращением штата служащих, это зло постепенно изживается: в 1922 году жилых вагонов на колесах было 1.812, в 1923 г.—1.113, а в 1924 г.—641.

Жилая площадь, путем жилищного строительства, увеличилась: в 1922 году на 100 кв. саж., в 1923 году на 2.540 кв. саж., в 1924 году—на 550 кв. саж. и в 1925 году увеличится, примерно, на 700 кв. саж. Капитально отремонтировано жилых домов в 1923 году на 450 кв. саж., в 1924 г.—2.400 кв. саж. и такое же приблизительно количество будет капитально отремонтировано в 1925 году. По поводу жилищного вопроса, учитывая недостаток жилой площади до 19.000 кв. саж., нельзя не отметить, что более энергичное строительство было бы крайне необходимо.

Нельзя обойти молчанием еще **целый ряд других построек**: клубов, театров, яслей, школ — также значительно способствующих за последние годы улучшению быта служащих и рабочих на дороге.

Что касается института, так называемых, командированных, то данный, когда то больной вопрос, на дороге сейчас уже изжит и дорога обходится своим собственным постоянным штатом.

3. Материалы и топливо.

В деле снабжения Служб потребительниц материалами, несмотря на тяжелые условия работы вследствие постоянного недостатка средств, достигнуты значительные результаты. Заготовка материалов упорядочена **требованием от Служб технически обоснованных**

заявок и их проверкой при помощи опытных и технических измерителей, а где таковых нет,—средними нормами потребления материалов. Эти меры дали положительные результаты в смысле сбережения средств и большей экономности закупок. Заведен своевременный учет закупок и заказов, что внесло нужную ясность в работу снабжения. В связи с некоторым увеличением ассигнований, были приняты все меры к тому, чтобы проводить в плановом порядке хотя бы только наиболее ударные задания; и действительно, с 1924 г. снабжение таких крупных ударных задач, как достройка дороги, ремонт вагонов, обеспеченность шпалами и лесоматериалами Сл. Пути и таких крупных эксплоатационных заданий, как снабжение смазкой, обтиркой, спец-одеждой и спец-мылом, проводится в плановом порядке с %-ом выполнения не ниже 95%, а часто свыше 100%. Много поможет **систематичности** и экономии в деле снабжения **приведение в порядок складского хозяйства**. За указанный период произведена проверка наличия и правильная рассортировка материалов, на всех материальных складах дороги, Не вполне удовлетворительная постановка механической стороны работы снабжения и необходимость сложной работы по проверке заявок и смет, а также правильной постановки складского хозяйства, побудило организовать особую Номенклатурно-Техническую часть. Общий % удовлетворения Служб-потребительниц материалами за трехлетие повысился с 40% до 85%, по закупкам—с 30% до 70%, по децентрализов. 45%—80%, централизов. (снабж. центр.) с 46%—65%.

В организационном отношени за последние три года по Материальной Службе проведен ряд мер, давших существенные результаты в смысле сокращения штата — с одной стороны и качественного улучшения работы — с другой.

Не столь удачной оказалась первоначальная перестройка линейного аппарата, упразднение контор МЧ

и замена Начальников участков линейными ревизорами.

Следует однако отметить две большие работы — это поверка и **установление учета инвентаря дороги и выявление оборотного капитала дороги,** в настоящее время также заканчивающиеся.

Обращаясь к **топливному снабжению** дороги, следует отметить три основных мотива, из которых исходило Правление в своих топливных расчетах:

Езда на сырых дровах.

Стремление перейти на угольное топливо, т. к. поставляемые сырые дрова без смеси с углем не давали достаточного парообразования и, кроме того, искры от паровозов с дровяным отоплением служили причиной пожаров лесоматериалов и дров, выложенных вдоль линии; равным образом, от искр загорались ведущиеся паровозом вагоны с легковоспламеняющимися материалами, как например, хлопок, — что могло принести дороге большой ущерб, и, наконец,

Стремление к снижению стоимости и регулирование цен на минеральное топливо в связи с переходом на уголь.

На 1924/25 год коэффициент расхода против 1923/24 года был снижен самой дорогой еще при составлении в 1923 г. ориентировочного плана топливного снабжения, причем при объявлении Центром утвержденного плана на текущий 1924/25 г. измеритель расхода был урезан до минимума и, таким образом, дорога добилась дальнейшего снижения расхода топлива в дровяном эквиваленте за истекшие 9 месяцев Октябрь — Июнь в сравнении с тем же периодом прошлого года; а именно, за 9 месяцев 1923/24 г. было израсходовано в дровяном эквиваленте 69.976 кубов, а за то же время 1924/25 г.—62.689 куб., таким образом, снижение это, при усилении пробега, достигало—7.287 куб.

В данное время дорога в июне месяце получила пробную партию 3.000 тонн Шпицбергенского угля,

испытание которого дало удовлетворительные результаты, и уголь оказался не уступающим марке „ПЖ“ донецкого угля.

Благодаря таким результатам дорога подписала договор с Об-вом ГРУМАНТ (Англо-Руское Об-во) на поставку в течение лета 1925 г. до конца навигации 700.000 пудов угля.

Применение на дороге Шпицбергенского угля даст дороге массу выгод.

При соотношении стоимости 1 куба дров и эквивалентного количества донецкого и Шпицбергенского угля по данному времени получится следующая сравнительная себестоимость:

Дороге обходятся.	По северн. участку Мурманск.		По южному участку Званка.	
	Рубли.	К.	Рубли.	К.
Дрова 1 куб.	30	95	26	59
120 п. донецкого угля	52	96	37	20
120 п. шпицбергенск. угля	37	20	46	20
110 п. английского угля	44	—	52	25

Ясно, что небольшая переплата на Шпицбергенском угле по сравнению с дровами на севере, совершенно вытесняет этим самым из топливного обихода на севере английский и донецкий уголь, как более дорогие, а кроме того, указанная переплата против дров будет компенсироваться выгодой, получаемой от использования древисины не на дрова, а на более выгодную продукцию — с одной стороны и возможностью выдерживать дрова для технических нужд дороги до предела отвечающих качеству сухих дров, а самое главное,

даст возжожность развить коммерческие обороты по реализации излишних запасов дров и лесоматериалов другим дорогам.

По вопросу смазочных и осветительных материалов.

До конца 1923/24 г. дорога закупала от Нефтеторга керосин и смазочный мазут наливом в Ленинграде небольшими партиями, ввиду отсутствия достаточного количества нефтехранилищ. Это обстоятельство ставило под угрозу движение поездов.

Благодаря установке на разных складах тендеров и дополнительных цистерн уже с 1924/25 года представилась возможность приобретать нефтепродукты в большем количестве с запасом до 3—4 месяцев.

Этим обстоятельством достигнуто, помимо обеспечения дороги нефтепродуктами также и снижение стоимости таковых, так как при наливе нефтепродуктов в Рыбинске уменьшились накладные расходы. Указанное обстоятельство необходимо отметить как существенное экономическое достижение части Топлива.

Как на экономию, которая могла бы быть исчислена только путем смежных комбинированных подсчетов, следует указать на то, что вследствие предпринятого дорогою целого ряда мероприятий, направленных на более рациональное расходование **топлива**,

	1922—23 г.	1923—24 г.	1924—25 г.
Таковой расход (в натурных дровах) на 100 паровозо-верст выражался в куб.	1,64	1,27	1,20
Тоже, на один миллион пудо-верст	0,95	0,71	0,54

Обеспеченность расходных складов дровами в днях на 1 число:

	Октябрь.	Март.	Июнь.
1923 г.	6	10	33
1924 „	14	8	51
1925 „	36	32	61
Тоже — для резервных складов.			
1923 г.	36	40	123
1924 „	82	66	133
1925 „	48	19	139

Лесоматериалами линия снабжена в 1923 г. в среднем удовлетворительно; в 1924 г. положение улучшилось, а в 1925 г. по лесоматериалам задание выполнено на 60% и по шпалам свыше 100%.

4. Финансы.

Обращаясь к прошлому дороги, надо сказать, что то тяжелое дефицитное состояние ее, которое явилось для Правления тупиком, из какового, казалось, не было выхода, усугублялось еще отсутствием на дороге какого бы то ни было учета. Вообще финансы находились в хаотическом состоянии.

Мурманская ж. д., в силу ее особенности, как построенная со специальными военными целями в спешном порядке, при обслуживании кадром командированных с других дорог агентов, хотя и вела в 1916—1921 г.г. учет по общим положениям о счетоводстве казенных железных дорог, вместе с тем результатов этого учета не достигнуто ни за один из этих годов. Период оккупации Северной части дороги и частое изменение административного деления ее привели к совершенному упадку счетного дела на всей дороге, и это счетоводство ограничивалось лишь расчетами по заработной плате с рабочими и служащими.

Таким образом, в момент организации Правления дороги учет на Мурманской ж. д. был в запущенном и запутанном состоянии настолько, что по 1921 г. дорога не могла составить эксплоатационного отчета ни за один год, не имела представления о наличии своего имущества и материальных запасов, не было произведено расчета по отпуску материалов за 1922 г. (фактуровка) и т. д.

С момента организации Правления дороги им было обращено внимание на недопустимость такого состояния отчетности, и рядом решительных мер **положены основы к налаживанию аппаратов счетоводства.**

В 1922 г. предпринята и **проведена в жизнь инвентаризация** имущества дороги как в части основного, так и оборотного капиталов. В том же году, на обязанность Счетно-Финансовой Службы Управления дороги возложена **задача по восстановлению учета за 1922 год** в центре и на линии, в целях составления отчета за этот год.

В 1923 году издается ценник номенклатурных цен на материалы, отпускаемые из материальных складов дороги; заканчивается учет операций 1922 года и **составляется первый за все время существования Мурманской ж. д. эксплоатационный отчет** за 9-ть месяцев 1922 года (с 1 января по 30 сентября) и сдается в конкурсном

порядке — шестой из всей сети дорог СССР; разработано и утверждено Положение о Финансово-Счетном Отделе и счетоводствах Отделов и Служб по принципу централизованного учета; организованы с 1-го октября 1923 года Счетоводства Служб и Отделов, причем по Хозяйственно-Материальному, Лесному, Колонизационному и Коммерческому Отделам на основах децентрализованного учета.

1924 год Мурманская жел. дорога начинает в периоде, близком к осуществлению своевременности учета. Имевшая место урезка штатов счетных аппаратов до крайних пределов потребовала величайшего непряжения для закрепления уже достигнутых результатов.

В августе этого года заканчивается составление эксплоатационного отчета за 1922/23 год и представляется НКПС.

В сентябре — октябре происходит **организация счетоводств** всех Служб по принципу полной децентрализации, в целях приближения учета к производству. В это же время реорганизуется и аппарат Финансово-Счетного Отдела в связи с децентрализацией учета по Службам и Отделам дороги.

Разработаны, утверждены и проведены в жизнь положения по линейному счетоводству Служб Пути, Тяги, Связи и Эксплоатации.

В начале 1925 года ведутся усиленным темпом работы по заключению отчетности за 1923/24 год и составлению эксплоатационного за этот период отчета, каковой закончен и представлен НКПС в числе первых дорог.

Составлена и представлена НКПС в срок смета на 1925/26 год **первой из дорог сети**.

Предприняты меры к подготовке квалифицированного кадра счетных работников, как линейного, так и управленского состава, путем **организации образцовых линейных счетных контор** по Сл. Пути и Тяги и откры-

тия счетно-финансовых курсов при Отделе Просвещения в Ленинграде.

Таким образом, сравнивая с той безотрадной картиной, какую Правление дороги увидело, приступая к своей работе три года назад,—положение учета на дороге, хотя еще и не может считаться доведенным до идеального состояния, то о неудовлетворительности его говорить не приходится, что уже является показателем определенного достижения. Вместе с тем, учитывая, что в отношении сроков представления НКПС отчетных и иных данных Мурманская ж. д. вошла в норму,—есть полное основание ожидать, что в течение ближайшего времени, с проведением в жизнь мероприятий, указанных выше, счетное дело будет поставлено на должную высоту.

Наладив соответственно свой финансовый аппарат у себя под рукою, Правление проводит такую же жесткую линию поднятия учета и кредитной дисциплины и на линии; придавая работе линейных финансовых органов важнейшее значение в условиях нашей беднсй экономии и считая, что последние должны во многих случаях идти даже впереди техники, Правление требует от каждого техника, чтобы он был не только хороший техник, как таковой, но также и хозяйственник, постоянно взвешивающий свои денежные ресурсы на основе точнейшего учета, кредитной дисциплины и вообще экономики.

Бухгалтерия в хозяйстве—это то же самое, что математика в инженерно-технической практике, а хороший бухгалтер—тот же спец, что и инженер или техник.

Обращаясь к финансовому положению на дороге, из помещенной на следующей странице таблицы видим также несомненный ее рост.

Таким образом, мы видим, что **Мурманская ж. д. неуклонно и быстро идет вперед к оздоровлению** своих финансов. Если принять во внимание, что коэфициент

эксплоатации за 1924/25 год выведен только за 8 месяцев, куда вошла значительная сумма расходов, затраченная в летние месяцы на ремонт пути, и что таковая в сумме расхода за год составит значительно меньшую долю, то нельзя не надеяться, что с усилением роста осенних перевозок, коэфициент эксплоатации к 1-му октября будет приближаться еще более к 100, т. е. **мы почти-что на грани безубыточности дороги.**

	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г. 8 месяцев
Доход дороги в тысяч. руб.	4.870	10.476	7.323
Расход „ „ „	11.423	18.692	9.125
Коэффициент эксплоатации *)	235	178	125

*) Т.-е. отношение расхода к доходу в %%.

5. Организационный рост.

Говорить о всех тех мероприятиях, которые были **направлены Правлением** за три года **к достижению наиболее простой, дешевой, а с другой стороны—гибкой организации** также не входит в нашу программу в данной статье.

Вышеприведеные коэффициенты показывают, насколько поднялась производительность труда на дороге, в том числе и конторского аппарата.

Простота аппарата сказалась в значительном упрощении построения Отделов и Служб дороги, а также и линейных участков; **борьбою с бюрократизмом и служебной политикою Правлению частично удалось** изжить тот хозяйственный и финансовый сепаратизм, который был

так характерен тому времени, когда дорога, к моменту образования Правления, управлялась четырьмя районами, начальник каждого из коих чувствовал и держал себя маленьким Н-ом.

Правлению пришлось упразднить районы и вести жесткую линию **единого хозяйства дороги.**

И, надо думать, Правление не ошиблось, т. к. **разумная децентрализация** прежде всего **требовала** создания **авторитетного и сильного хозяйственного центра,** что и было достигнуто с упразднением прежних районов; и только после этого, постепенно налаживая свои финансы, проводя кредитную дисциплину, ведя безпощадную борьбу со службовой политикой и создав соответствующий **контроль, — Правление смогло взять курс на децентрализацию** — не ту, которая при районах вылилась в уродливую форму сепаратизма, а на ту, **которая свойственна всякому** живому делу, здоровому организму, где умело сочетается с одной стороны здоровая разумная инициатива, а с другой — ответственность, на основе ясного единого плана хозяйства и точного контроля.

Это тот путь, который должен дать наибольший хозяйственный результат, достижение наибольшей экономии.

Но не только в своей организации Правление добивалось простоты, подвижности и хозяйственной целости аппаратов.

Не менее важной задачей оно считало **установление прочного контакта, сотрудничества** с общественными организациями, но также в своей работе **опиралось на твердую поддержку профессионального Союза, Севзапэкосо, Карреспублики и Мургубисполкома** — чутко прислушивающихся к нуждам дороги и защищающих ее колонизационный интерес.

6. Телеграф, здравоохранение, просвещение.

Наш обзор в части общих достижений по дороге, при выделении особым параграфом вопроса о достройке,

будет недостаточен, если не коснуться телеграфа, здравоохранения и просвещения.

Останавливаясь на первом, мы и здесь имеем несомненные достижения. **По слабым токам** надо прежде всего отметить установку 4-х кратных аппаратов Бодо с аккумуляторами к ним на ст. Управление, Сорокская и Мурманск, затем—полное оборудование дороги электро-жезловыми аппаратами Вебб Томсона,—замену на линии всех путевых фонопоров телефонами,—полное переустройство местных телефонных сетей,—производство полного капитального ремонта всех линий и поправку таковых,—значительное сокращение телеграфных столбов.

В результате всех перечисленных мер **количество повреждений на линии значительно уменьшилось.**

Кроме всех этих работ, произведены массовые работы по установке охранной сигнализации.

Как на одно из крупных достижений на дороге можно **указать на приобретение дорогою электротехнических мастерских** в Ленинграде. Мастерские поставили **массовое производство шпальных клейм,** организовали жестяничный цех, расширили столярный цех, обеспечив себя заказами, в том числе по клеймам со стороны других дорог сети,—перешли на хозрасчет и ведут свои работы безубыточно.

Нельзя оставить без внимания и **организацию на дороге 7 метеорологических станций,** данные коих несомненно во многом будут способствовать более правильной, а следовательно и экономной работе дороги.

Что касается **установок сильных токов,** помимо вообще значительного увеличения оборудования таковых, следует отметить открытие вновь построенных электрических станций в Званке, Петрозаводске, Кеми и в Кандалакше.

Общая выработка электрической энергии по всем станциям дороги характеризуется следующими цифрами:

	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.
Выработано к.-в.	871.085	961.003	1.034.000

Далее, безусловно, нельзя не указать и на то, что по дороге произведено оборудование вагонов электрическим освещением.

Переходя к **здравоохранению** на дороге, хотя последнее и находится в постороннем ведении—НКЗ, можно сказать, что и в этой отрасли дорогою было проявлено значительное участие и помощь. Отмечая несомненный количественный и качественный рост здравоохранения на дороге (стационарная и лечебная помощь, поднятие квалификации врачей, приобретение многих новых инструментов, увеличение числа зуб-кабинетов, применение специальных методов лечения—физиотерапия рентген, кварц и т. д) что, конечно, надо отнести к заслугам НКЗ; следует отметить **сооружение Правлением** дороги **собственной санатории** на ст. Медвежья Гора. Санатория уже заполнена больными. Время покажет, насколько правильны были предположения о целесообразности использовать благоприятные климатические, почвенные условия М.-Горы для лечения туберкулезных и ослабленных больных. Если опыт окажется удачным — надо думать **М.-Горский район покроется сетью санаторий и привлечет внимание** всех организаций Сев. Зап. Области.

Правлением дороги, совместно с Здравотделом, также предпринят **ряд мер и санитарно-технического характера** (оздоровление почвы, воды, сооружение и ремонт бань, жилых построек, улучшение мастерских). На средства Правления дороги, при деятельном уча-

стии Здравотдела и союзных организаций, открыты **детские ясли** на ст. Мурманск. Вот краткий перечень тех, может быть, только первых шагов по поднятию здравоохранения на дороге, но и про них можно сказать, что это уже большие шаги, т. к. еще совсем недавно в 1921/22 году, картина здравоохранения на Мурманке была совсем неприглядная.

Обращаясь к **просвещению**, которое полтора года тому назад полностью передано на попечение Правления дороги, укажем, что дорога здесь шла **по линии создания и удовлетворения массовой потребности рабочего населения в школах первоначального образования (I и II ступени), профтехнического (подростков и рабочего населения) и политпросвещения (ликвидации безграмотности, школы для малограмотных и школы повышенного типа).**

В результате сравнительно короткого срока времени, мы имеем: **проведение в школах социального воспитания** новых программ, частично **оборудование школ физич. кабинетами** и учебными пособиями, проведение большой работы по поднятию квалификации учителей и т. п.; **по профобру — расширение школами фабзавуча (Петрозаводск, Кандалакша)**, организацию курсов по повышению квалификации рабочего юношества, оборудование школ учебными кабинетами, инструментами; по **политпросвету**—проведена в крупных пунктах ликвидация неграмотности, организована значительная сеть школ для малограмотных (во избежание рецидива неграмотности), а также школы повышенного типа. Особенно надо отметить рост профтехнического образования, школы которого приобрели действительную физиономию, как в своей методике образования, так и в оборудовании.

В заключении о просвещении скажем, что в Кеми идет постройка крупной школы I и II ступени (на 300 человек) и жел.-дорожного фабзавуча (путейской специальности) на 60 человек.

Строительные работы и достройка.

Все эти работы по Службе Пути мы сводим в одну группу, так как, хотя они и имеют различные свои сметные подразделения, но все же, в совокупности, по прежнему состоянию пути и сооружений, направлены к одной общей задаче привести дорогу к тому более—менее нормальному типу, который гарантировал бы правильность и экономичность ее работы.

Действительно, современное состояние Мурманской ж. д., можно смело сказать, оставило далеко позади картину сравнительно еще недавнего прошлого, когда теперешняя магистраль ни в какой мере не могла заслуживать этого имени. Это **заставляет напомнить еще раз, что линии, входящие в состав дороги, почти на всем ее протяжении, строились, или вернее, спешно набрасывались во время войны и едва допускали пропуск поездов.** Пропускная способность линии от Петрозаводска до самого Мурманска, протяжением в 980 верст, не превышала 75 вагонов или всего около 2400 тонн груза в сутки (2—2½ пары 17—20 вагон.-состава) не достигая и десятой доли грузооборота, необходимого при первом же установлении нормальной работы Мурманского Порта. По этой причине на первое место выдвинулись мероприятия по достройке, скорее по перестройке, как пути, так почти всех сооружений, пришедших в крайнюю ветхость и первоначально примитивно построенных. При бывшей весьма малой густоте движения и небольших скоростях сходы с рельсов подвижного состава по причинам неустройства пути еще сравнительно недавно представлялись не редкостью.

В настоящее время от Петрозаводска до Имандры уже курсируют тяжелые паровозы серий Э, Щ и С с нормальными для них скоростями и везут поезда от Петрозаводска до Имандры средним весом до 700 тонн. При всех открытых разъездах возможен пропуск в сутки

от Петрозаводска до Кеми 13 пар таких поездов и далее на север 9 пар. **К октябрю** сего года, **с окончанием работ настоящего строительного сезона**, пропуск тяжелых паровозов, **с соответствующим повышением веса поездов до 800 тонн, сделается возможным до Мурманска.**

Параллельное уменьшение числа случаев схода с рельсов поездов на перегонах, отражающих в известной мере состояние пути, рисуется следующими числами, отнесенными к 100.000 поезд.-верстам:

в 1922 г.	2,62
в 1923 г.	1,92
в 1924 г.	1,67

Для достижения таких результатов прежде всего пришлось значительно улучшить профиль, а местами план пути: наибольшие **подъемы**, достигавшие 28 тысячных, **уменьшены** уже теперь до 0,0155 на всем протяжении, за исключением участка Кемь-Мурманск, где эта работа должна быть закончена к осени т. г. Совершенно **устранена** часто встречавшаяся недопустимая **крутизна кривых** при радиусе в 75 и даже в 50 саж.; к осени т. г. не останется кривых круче 150-ти саженного радиуса. Для осуществления такой перепроэктировки к осени этого года будет исполнено всего 87.000 куб. саж. земляных работ, из которых 43.000 кубов были сделаны в 1923/24 годах.

Кроме того, для пополнения крайне недостаточного, местами почти отсутствовавшего, балластного слоя и отчасти для досыпки полотна в поперечном профиле, **вывезен балласт и земля**: в 1922—20.000 куб. саж., в 1923—39.000 куб. саж., в 1924—12.000 куб. саж., итого, не считая текущего года, 71.000 кубов; в этом году будет вывезено не менее 25.000. Таким образом, втечение 4-х лет будет вывезено 87.000 куб. саж. одной земли плюс 96.000 земли и балласта и земли вместе, (трудно отделяемых одно от другого)= =183.000 куб. земли и балласта.

Верхнее строение пути, начиная от Волховстроя и до Мурманска страдало крайней недостаточностью скреплений. Отсутствие подкладок, а частью недостаток болтов, особенно в крутых кривых, крайне ослабляло путь и совершенно не допускало обращения мощного подвижного состава. При этом нужно принять во внимание, что большая часть всего протяжения севернее Волховстроя уложена легкими рельсами типа IV-а. К концу тек. года имеется ввиду пополнить все недостающее количество скреплений, и, если, вследствие продолжающейся недостаточно успешной постановки с заводов особенно подкладок, не удастся получить всего количества, предвиденного планом, то все же в кривых подкладки будут уложены полностью, к чему уже приступлено ценой приостановки сплошной смены рельсов. **Скрепления были добавлены и отчасти сменены в следующих количествах: в 1922 г.—2000 пуд., в 1923 г. 22.000 пуд., в 1924 г. 37.000 пудов и в 1925 г. имеется в виду добавить 60.000 пудов.**

Смена рельсов также шла прогрессируя за последние годы, а именно в 1922 г. рельсов сменено $2^1/_2$ версты, в 1923 г. 9 верст, в 1924 г. 13 верст и в 1925 году—имеется ввиду сменить 35 верст.

Неуклонно выполнялась ежегодно и программа смены шпал: в 1922 году было сменено 343.000, в 1923 г. 440.000, в 1924 г. 436.000 и наконец в текущем 1925 г. будет сменено 315.000. Число шпал, перележавших срок службы, постепенно падало, но необходимо отметить, что при разрешаемых к смене количествах в 300—400 тысяч в год, максимальный возраст шпал не может быть понижен более чем до 9 лет и увеличение программы смены шпал в дальнейшем с доведением до 620.000 тысяч было бы необходимо, ибо при таком лишь условии шпальная запущенность была бы вполне ликвидирована в 1935 году. Имея ввиду отсутствие на дороге шпалопропиточного завода, продолжительные хлопоты о приобретении какового, к сожа-

лению, пока успехом не увенчались,—увеличение программы смены шпал до начала пропитки представляется особенно важным.

Для возможного пропуска на север тяжелых паровозов **пришлось** помимо **капитального ремонта многочисленных обветшавших деревянных мостов, большинство из них еще усиливать.** В 1923 году было отремонтировано с усилением 200 пог. саж., в 1924 году—1.500 и в 1925 году также будет отремонтировано с усилением около 1.500 пог. саж. В этом году **устроен первый на севере железный мост** отверстием в 40 метров через реку Поньгому и необходимое усиление всех искусственных сооружений уже доведено до Имандры. Говоря о деревянных мостах Мурманской ж. д. следует заметить, что в будущем, до замены их мостами, если не каменными и железными, то по крайней мере деревянными постоянного типа, ежегодный ремонт будет неизбежно поглощать значительные средства. **Окраска железных мостов** в общем постепенно усиливалась, приближаясь к необходимой норме: в 1922 году окрашено 97.000 пудов, в 1923 году 49.000 пудов, в 1924 году 114.000 пудов и в 1925 г. будет окрашено 132.000 пудов. Качество окраски также повысилось.

Вследствие обращения на дороге значительно более длинных поездов, чем то было ранее, приходится **удлинять станционные пути** и развивать целый ряд станций севернее Петрозаводска. Одновременно производятся и частью уже произведены значительные **работы по постройке зданий для тягового хозяйства.** Между прочим в этом году приступлено к обширным работам в **Кандалакше** на общую сумму в 300.000 рублей, по постройке **каменного паровозного здания и постоянной водопроводной сети с водоемным и водоподъемным зданиями.** До последних лет все депо, мастерские и проч. здания Службы Тяги, не говоря о других гражданских постройках, были повсеместно деревянными, преимущественно

временного типа за исключением линии Обухово-Тихвин и Званка-Петрозаводск.

Кроме работ текущего года, лишь в 1924 году и отчасти 1923 году были выстроены на станции Кемь железо-бетонное депо и каменные мастерские Сл. Тяги. Кроме того, за эти последние годы был **выстроен еще целый ряд каменных электрических станций и несколько каменных** водоемных и водоподъемных зданий. В 1923 году **гражданских сооружений**, не считая жилых домов, пакгаузов, магазинов и прочих хранилищ было достроено и построено вновь 2 400 квадр. саж., в 1924 г. 1.500 кв. саж. **Отремонтировано гражданских сооружений** в 1923 г.—5.300 кв. саж. и в 1924 г. 5.900 кв. саж. Подобное же количество будет отремонтировано в этом году. При ремонте всех этих зданий, а также и жилых домов преимущественное внимание уделяется отеплению их и обеспечению в пожарном отношении. Еще в этом году, напр., отеплено между прочим 1.000 кв. саж. фанерных жилых домов в Званке.

Оставляя в стороне прочие более мелкие работы необходимо сказать еще несколько слов об эволюции самого способа производства работ: в 1922 году приходилось еще обращаться к частным подрядчикам и многочисленным рядчикам, в 1923 году **все подрядчики были заменены Госконторами** и наконец **с 1924 г. применяется во всей полноте исключительно хозяйственный способ работ с возможно широкой сдельщиной.**

Насколько достройка удешевит эксплоатацию, можно видеть из того, что **при пропуске на участке Петрозаводск—Мурманск тяжелых паровозов серии Э и полновесных составов—средним весом до 820 тонн,—замена паровоза серии О паровозом серии Э на одну пару дает экономии за год 185.000 рублей.** Если расчет вести минимум на 4 пары серии **О**, то экономия выразится уже в 740.000 руб., а при 6 парах—1.100.000 руб.

Хотя вначале было указано, что почти что все работы по Пути имеют своею целью достройку, понимая

ее в нашем широком смысле, но все же, если из них выделить лишь те, которые имеют более близкое отношение к пропуску тяжелых паровозов, то таковой расход по приблизительным подсчетам составит 3.000.000 руб.

Сопоставление суммы этих 3.000.000 руб. убедительно показывает, что затраченный на достройку капитал может быть восстановлен в самое ближайшее время и во всяком случае помещение этого капитала вполне выгодно.

Коммерческая деятельность и порты.

Мурманская дорога по своему существу колонизационная ж. д.; важнейшая ее задача—заселить тот край, по которому она проходит,—всеми имеющимися в ее распоряжении средствами создать местную промышленность, в результате только чего она и сможет получить местный грузооборот.

Нами указывалось в начале статьи на то значение, какое имеет дорога как транзитная магистраль во внешней торговле страны.

Во всяком случае впредь до развития своих местных перевозок, которые смогли бы дать дороге достаточный доход на покрытие ее расходов, энергичные взоры Правления устремлены на использование другой выгодной конъюнктуры дороги—это то, что она лежит на пути к незамерзающему Мурманскому порту, в свою очередь наиболее близко отстоящему, в сравнении с Ленинградом от некоторых портов Англии и Америки.

Правлению удалось путем установления 30—35 процентных скидок на ж. дор. и таможенные тарифы привлечь на дорогу значительное количество ввозных и вывозных грузов; уже в первый 1923—24 год, по установлении этих скидок, Мурманский порт переработал 174.913 тонн (10.671.423 пуд.) различных импортно-экспортных грузов, показывая и дальнейший рост своей

работы за 8 месяцев 24/25 года—свыше 150.000 тонн (9.500.000 пудов). Все эти грузы (хлопок, сельди, зерно, сахар, машины и др.) прошли по Мурманской ж. д. на всем ее протяжении и дали ей значительный доход, а, следовательно, и способствовали изжитию ее дефицитности.

Этот уже один факт говорит о крупном коммерческом достижении дороги. Перевозки в смысле скорости и сохранности проходили блестяще и дорога от целого ряда своих клиентов (Текстильный Синдикат, Центросоюз и др.) имеет выраженные в письменной форме благодарности.

Нельзя пройти мимо предоставления дороге ст. Охта товарная, как, м. б. хотя и той первой ячейки, того конечного головного участка, которого дорога еще не имеет в Ленинграде, но который она получит на другой стороне Невы, станции сейчас уже показавшей на росте своих грузов, что Правление в своих расчетах на б. Финляндский вокзал—не ошиблось.

Получение ст. Охта в Ленинграде во многом устранило все те препятствия и недоразумения, которые были связаны с фактом нахождения конечного пункта Мурманской ж. д. на ст. Рыбацкое, и, предоставив несомненные удобства и преимущества клиентам, способствовало увеличению грузооборота дороги и развитию ее образованных Правлением вспомогательных предприятий, из которых Городская станция и Коммерческое при ней Агентство в Ленинграде производит здесь свои главнейшие операции по отправке, получению и хранению грузов.

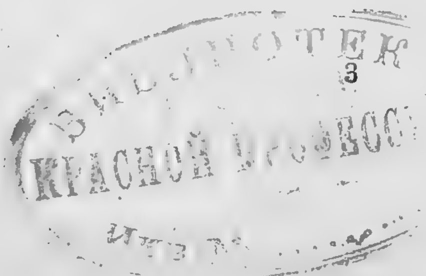
Не имея возможности дать на страницах настоящего краткого обзора места рассмотрению полной картины коммерческих достижений дороги и отсылая интересующегося читателя к специальным отчетам, все же необходимо отметить, что и в других отраслях своей коммерческой работы—напр. **арендной, развитию хладотранспорта**, заметны такие же достижения.

Так по перевозкам скоропортящихся грузов мы имеем след. цифры:

	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г. по 1/IV.
Перевезено данных грузов, в вагонах	3.509	6.222	6.615
То же самое и с арендой на 1/V.			
Было сдано в аренду участков земли, в кв. саж.	120.919	248.032	1.000.000 цифры кругло.
складочн. помещ. „ „	1.864	3.724	30.000

Открытые дорогою в период 23 года Коммерческие Агентства в Москве, Ленинграде, Петрозаводске и Мурманске и городские станции в Ленинграде и Петрозаводске успешно развивают свои операции и дают в общем прибыль.

Из них Московское и Мурманское Агентства главным образом сосредоточивают свою деятельность на импортно-экспортных операциях, привлекая грузы и производя расчеты с клиентами. Таким образом результат их работы тесно связан с деятельностью Мурманского порта. Что же касается Ленинградской и Петрозаводской Горстанций и Коммерческих Агентств, то они заняты производством самостоятельных операций по выполнению комиссионных поручений клиентов, по отправке и получению грузов, производству погрузочно-разгрузочных работ и т. д. Помимо чистой прибыли, которую дают эти предприятия дороге, имеет важное значение то обстоятельство, что их деятельность способствует привлечению на дорогу грузов, увеличивая таким образом ее общий грузооборот.



Порты.

Переходя к роли и значению для дороги портов ее района—Мурманска, Кеми, Сорок и др., следует сказать, что Мурманский торговый порт, самый молодой из портов СССР, имея за собой только десятилетнюю историю своего существования, сразу же стал привлекать к себе всеобщее внимание—сначала, в период империалистической войны, как военный порт, а сейчас, как одно из звеньев международной торговли на путях незамерзающего Ледовитого Океана в возможных пределах таких отдаленных рынков как Америка, Англия и Сибирь. Несомненно порту предстоит блестящая будущность и вся его история еще впереди.

Нельзя не подчеркнуть оригинальную форму управления названными портами в лице вновь сконструированного в мае месяце прошлого 1924 г. Портового Комитета, Муркомпорта—смешанного железнодорожно-портового управления.

Основным мотивом, побудившим к образованию Муркомпорта, является то обстоятельство, что в крае, с удалением на север, населения почти не существует,—промышленность, как в самом Мурманске, так и в районе к нему тяготеющем—Интерланде—также почти что не существует, что все грузы жел. дороги и Мурманского порта как экспортные, так и импортные идут в подавляющем количестве транзитом, не задерживаясь для местного потребления. Отсюда и вытекает основная необходимость передачи карело-мурманских портов в объединенное управление с железною дорогою.

Действительно, кто как не Мурманская дорога больше всего непосредственно заинтересована в наилучшей работе портов края, а последние, в процессе восстановления своего хозяйства,—в помощи со стороны дороги, наиболее мощной организации в крае.

Признано, что Мурманская ж. д. является осью колонизации Карелии и Мурмана, т.-е., что экономика

последних может быть развита только через железнодорожный транспорт. Далее, безусловно, вытекает дальнейший вывод,—что таковой осью в крае должен стать единый транспорт, т.-е. и железная дорога и порты, тесно связанные между собою в своей работе. Если колонизация внутри материковой части края может вестись опираясь на работу жел. дороги, то таковая же колонизация прибрежной полосы, в целях развития морских промыслов, вызывает необходимость помощи со стороны портов, как удобных и дешевых баз для промыслового флота.

Конечно, только при наличии транзитных массовых грузов и железная дорога и порты, главным образом Мурманский порт, смогут найти для себя источник понижения себестоимости своей работы, а следовательно, и возможности установления дешевых, т.-е. благоприятных для развития местной промышленности, железнодорожных и портовых тарифов.

Имея перед собою одну общую задачу — развитие транзитного грузооборота, как финансовой опоры к своему существованию (приводные ремни колонизационной оси), и попутно колонизацию края, железная дорога и порты не могут иначе вести свою работу, как только став единым колонизационно-транспортным предприятием.

Отчетный 1923—24 год, отразивший в себе объединенную работу Мурманской жел. дороги и портов в лице Муркомпорта, убеждает, что положенная в основу необходимости подобного объединения мысль оказалась вполне правильной; **дав государству известный опыт, вообще подтверждающий положительное значение работы единого транспорта, этот комбинат вместе с тем показал и то, что в экономических условиях, подобных Карело-Мурманскому краю, — новая форма управления является и наиболее простой и дешевой, а, следовательно, и единственно правильной.**

Летние строительные работы прошлого и текущего года по увеличению пропускной способности Мурманской жел. дороги и портов, несомненно, еще более усилят значение последних и, главным образом, Мурманского порта — для внешней торговли СССР; с ростом же грузооборота дороги и портов, как сказано выше, достигается возможность осуществления ими своего главнейшего назначения в развитии экономики края — проведения колонизации.

Мы считаем, **что организация Муркомпорта** и совместная его работа с дорогою в Мурманском порту являются одним из наиважнейших достижений не только в жизни дороги и ее края, но всего Союза Республик, поскольку эта **форма явилась острием единой транспортной экономики в Сев. - Зап. Области СССР,— того свободного выхода, который ведет на мировой простор Ледовитого Океана.**

Не имея возможности остановиться подробнее на развитии работы портов и улучшении их устройств, также по необходимости приходится отослать интересующихся к специальному отчету и уже к имеющейся о них специальной литературе.

Колонизационно-промышленная деятельность.

Вопрос о применении метода железно-дорожной колонизации для оживления и развития прорезываемого Мурманской ж. д. края был поставлен на очередь с самых первых дней существования Правления Дороги. Однако, к практической работе стало возможным приступить лишь с 1 октября 1923 года, когда, по постановлению СТО, дороге было отведено около 3.300.000 гектаров на севере Карелии и на Кольском полуострове для эксплоатации и колонизации.

Колонизационная работа дороги является одной из отраслей общей пионерной работы дороги, направленной к экономическому развитию края и стоит в тесной органи-

зационной связи и взаимодействии со всеми остальными пионерными начинаниями дороги.

Средства на колонизацию не ассигнуются государством, а получаются в качестве платежей за использование отведенной территории, главное и наиболее доступное для эксплоатации природное богатство которой составляет лес; поэтому и главным источником средств для колонизации в первые два года работы является попенная плата, поступающая в колонизационный фонд за отпущенную лесозаготовителям, в том числе и Лесному Отделу дороги, древесину.

1. Эксплоатация лесов.

Размеры эксплоатации лесов на отведенной дороге территории в первые два года работы превысили предположения схематического перспективного плана, составленного перед началом работы и представленного в СТО.

В первый год работы 1923—24 было получено в колонизационный денежный фонд 480.000 р. и в 1924—25 — свыше 700.000 рублей. При этом Мурманская ж. д., выполняя пожелание СТО, не ограничивалась получением с территории доходов рентного характера, а сама активно участвовала в эксплоатации: Лесной Отдел дороги берет около $^2/_3$ всей отпущенной древесины, внося попенную плату в Колонизационный фонд наравне с прочими лесозаготовительными органами.

2. Лесоустройство.

Леса, отведенные Мурманской ж. д., или совсем не устроены или планы хозяйств их настолько устарели, что в настоящее время применяться не могут. Поэтому, в интересах рациональной постановки лесного хозяйства, а также и **для увеличения** их доходности

и, следовательно, увеличения **средств на колонизацию, срочной задачей является лесоустройство.**

В 1923—24 году устроено 310.000 гектаров и
„ 1924—25 „ „ 380.000 „

Таким образом, за два года устроено почти 700.000 гектаров, что в деле организации отведенной территории и приведения ее в порядок является крупным достижением.

3. Колонизационные обследования.

Карело-Мурманский край исследован чрезвычайно мало, сколько-нибудь верных карт не имеется, поэтому практическим работам по колонизации неизбежно должно предшествовать общее естественно-историческое и экономическое исследование, при чем в процессе этой работы изыскиваются и намечаются районы, пригодные для образования колонизационных участков.

В 1923—24 г. обследовано 86.923 гектара и в 1924—25—110.000 гектаров.

Таким образом, всего изучено подробно 196.923 гект. и, кроме того, рекогносцировочно обследовано около 300.000 гектаров.

4. Землеотводные работы.

Колонизационные участки отводятся в районах, которые по предварительному обследованию признаны пригодными для заселения. При этом принимаются во внимание не только возможность образования поселков по почвенно-батаническим признакам, но, главным образом, и по экономическим условиям, **вся колонизация края основывается не на сельском хозяйстве, а на промыслах и промышленности.**

В 1923—24 г. отведено всего 6.891 гект. на 544 хозяйства.

В 1924—25—7.782 гектора на 610 хозяйств. Всего, таким образом, **образован земельный фонд на 1.154 хозяйства, т.-е. приблизительно на 5.000 человек колонистов.**

Кроме отвода переселенческих участков, Мурманской дороге приходится производить **работы землеустроительного характера** — для урегулирования неопределенного и разбросанного землепользования местного населения, чтобы получить таким образом возможность образования колонизационных наделов. Эта работа в 1924—25 году производится на площади в 8.675 гектаров.

5. Мелиоративные работы.

Почти все земли на севере требуют для сельскохозяйственного использования мелиорации — раскорчевки или осушения. Наилучшие результаты, благодаря особенностям рельефа получаются при осушке болот. В 1923—24 году мелиоративные изыскания были произведены на площади 3.400 гектаров и магистральные канавы проведены на площади 1.131 гект.

Изыскания 1923—24 года охватывают площадь в 2.000 гектаров. Магистральные канавы проводятся на площади 1.700 гектаров и, кроме того, на 820 гектарах проводятся осушители 1 порядка. **Мелиоративные работы имеют своей целью дать переселенцам наибольшие площади земли, на которых можно было бы немедленно же приступить к хозяйству,** а также имеют и показательное значение — не только для переселенцев, но и для местного населения.

6. Зачисление и водворение.

Несмотря на суровые условия края, колонистов на отведенный фонд не только не приходится привлекать какими либо особыми мероприятиями, но, наоборот,

число заявлений о желании переселиться в несколько раз превышает число заготовленных участков и приходится сдерживать прилив колонистов.

За 1923—24 г. зачислено 313 семей переселенцев в составе 1.265 человек об. пола. Из этого числа водворено, т.-е. приступило к хозяйственному устройству, 190 семей.

За 1024—25 год до 1 июля водворено 290 семей в составе 1.144 человека.

Таким образом, к 1 июля 1925 г. уже ведут хозяйство на новых местах 480 семей в составе 1.969 человек.

Водворившимся переселенцам оказывается ссудная помощь—деньгами и натурой. В 1923—24 г. выдано всего ссуд на сумму 89.498 рублей; в 1924—25 году ссудный кредит достиг 212.500 руб., при чем 30.000 предназначены специально для ссуд артелям и другим производственным объединениям переселенцев.

7. С.-Х. опытные пункты.

Хибинский и Кольский опытные сельско-хозяйственные пункты Мурманской ж. д. являются самыми северными опытными станциями в мире. **Задачи их — подбор и акклиматизация пригодных для края с.-х. растений,** изучение условий и приемов культуры, а также и с.-х. пропаганды среди колонистов и местного населения. Двухлетний опыт работ показал, **что с.-х. возможности совсем не так ограничены даже на Кольском полуострове,** как это принято думать; во всяком случае культура кормовых, а также огородных растений вполне возможна и экономически целесообразна. В 1923—24 году испытанию подвергались свыше 600 кормовых и огородных растений. В 1924—25 году опыты производятся в таких же широких масштабах, при чем в последнм году приступлено уже к образованию показательных пунктов в Лоухах, Керети и Сегеже.

8. Агробазы.

Для снабжения переселенцев улучшенными семенами и племенным скотом организованы 2 агробазы „Ильич“ и „Зеленец“. В „Ильиче“, кроме местных пород, организован **рассадник вост. финского скота**, племенное стадо которого привезено из Финляндии.

Производственные изыскания и организация производств.

Изыскания полезных ископаемых в пределах колонизационного отвода были организованы некоторыми учеными учреждениями при поддержке Мурманской дороги. Так, установлены месторождения значительных запасов озерных руд, но к практическим начинаниям пока не приступлено. **Ископаемыми, имеющими реальное промышленное значение, являются кварц, полевой шпат и слюда.** Образовавшееся 1-го апреля с. г. О-во Карелмурсиликат направило ближайшее внимание на организацию разведочных работ для укрепления запасов этих минералов, и в июне текущего года начата работа трех разведочных партий. Предположено рыбопромышленное обследование озера Имандра при посредстве Мурманской Биологической станции. Весною текущего года **организованы два кирпичных завода**: близь ст. Парандово и на разъезде Шонгуй, каждый с расчетом на выработку по 500.000 шт. кирпича.

Колонизационные работы в течение первых двух лет **производились в районах, прилегающих к железной дороге и лишь с следующего года, в зависимости от потребностей лесной и горной промышленности, колонизация отойдет от рельсовых путей в глубь страны.** Ближайшей задачей являются поэтому постройка грунтовых дорог и создание промысловых и промышленных центров.

Необходимо отметить, что колонизационные работы, произведенные в течение двух первых лет, **не только**

оправдали предположения схематического перспективного плана, но значительно превзошли таковой как по темпу, так и по масштабу.

Это — уже реальное достижение и, надо думать, что оно прочно закрепило позиции дороги, пустившей живые корни в до тех пор нетронутую, но богатую почву.

Остается закончить настоящий обзор остановившись на **чисто пионерных начинаниях Мурманской ж. д.— на ее рыбо-и лесо-промышленных предприятиях.**

Желрыба.

Вряд ли стоило бы здесь повторять те мотивы, которыми руководствовалось Правление в организации ЖЕЛРЫБЫ. Целесообразность их вытекает из существа самой дороги — и сейчас как ЖЕЛРЫБА, так и ЖЕЛЛЕС получили всеобщее признание за ними будущих солидных грузодателей дороги.

Останавливаясь на работе ЖЕЛРЫБЫ, имеющей свое начало лишь в 1923 году, несомненно можно указать на чрезвычайно быстрый ее рост, особенно в части заготовок и снабжения промыслового населения Лесных предприятий.

Но самым показательным является **рост оборотов** ЖЕЛРЫБЫ. Едва доходивший в первый год до 50.000 руб. при убытке около 8.000 руб., ее оборот в период с 1 октября 1923 г. по 1 октября 1924 г. возрос уже до 6.936.314 руб. 11 коп., дав прибыль в 15.248 руб. 78 коп. **Этот** год вообще **положил начало правильному финансовому хозяйству ЖЕЛРЫБЫ;** с 1-го октября 1924 г. последняя перешла на строгий коммерческий расчет и тогда же ей Правлением дороги был выделен основной и оборотный капиталы, первый — 139.193 руб. 90 коп. и второй — 213,508 руб. 07 коп. Оборот же ее продолжал неуклонно расти и с 1/x — 24 г. по 1/v — 25 г. уже достиг крупной суммы в 12.155.614 руб. 64 коп.

По приблизительным подсчетам, ЖЕЛРЫБА перевезла по дороге за время своего существования до $2^1/_2$ миллионов пудов различных грузов и дала дороге по различным статьям (от перевозок, аренды и др.) доход около 500 т. рублей т.-е. **вернула затраченный на нее основной и оборотный капиталы в сумме 352.701 руб. 97 коп.**

На четвертый год своей пионерной работы для выхода с прочно заложенным ею в крае рыбо-промышленным фундаментом, придется все же еще раз реорганизовать и уточнить формы и структуру ЖЕЛРЫБЫ.

Для лишней иллюстрации налаженности и рыбного промысла можно отметить, что трауллер ЖЕЛРЫБЫ— Кереть в этом году, еще не закончив своей кампании, на 1-е августа уже выполнил заданную ему основную производственную программу на 116% и, при таком же благополучном улове трески в августе и сентябре месяцах, даст в итоге выполнение программы на 154%.

Лесной Отдел.

Что касается **главнейших этапов развития лесных операций** дороги, то они усматриваются из следующего.

Также по необходимости ограничиваюсь отдельными штрихами по годам, которые все же дают наглядную картину.

1. Организация — структура.

1922/23 г.г. в сентябре была организована Часть Лесных Заготсвок при Хозяйственно-Материальном Отделе. Слабая организация как в Центре, так и на местах разработок. **Недостаток квалифицированных работников. Отсутствие твердого штата. Малый прилив рабочей силы.**

Общее количество рабочих в разгар работ составляло 3.200 человек; количество подвод достигало до 900 — 1.000.

1923/24 г.г. с октября 1923 года был организсван Колонизационно-Лесной Отдел с Лесозаготовительной Частью. С апреля 1924 года, в виду предоставления дороге 3.000.000 десятин **образовался самостоятельный Лесной Отдел. который стал в положение потребителя к Колонизационному Отделу.**

По разработкам линия дороги была разбита на 6 районов с общим числом 257 человек. Во главе каждого района стоял нач. района (ХР.) Район разделялся на заготовительные участки, во главе с начальником участка (ХЧ). Как ХР, так и ХЧ имели в определенных пунктах свои конторы со штатом счетоводов и конторщиков. В помощь ХР было дано по одному помощнику; ХЧ имели в непосредственном распоряжении старших десятников (ХЖ).

Приток рабочей силы повысился; южные участки были ею вполне обеспечены,—для обеспечения же северных пришлось прибегнуть к провозу рабочих из других губерний. Общее количество рабочих в разгар составляло 5.000 человек, из которых до 1.500 было приезжих. Количество подвод достигало 2.000. **Впервые было роздано до** 300 лошадей на отработку. Было организовано планомерное снабжение рабочих продуктами. В деле снабжения помогал Центр, Желрыба и ТПО. Началось приобретение рабочего инвентаря.

1924/25 г.г. Структура Лесного Отдела в этом году на местах разработок была та же, что и к концу 1924 г. Изменения произошли только в личном составе: были привлечены более квалифицированные и активные работники.

В Центре аппарат Лесного Отдела, ввиду расширений производственной программы, был увеличен. **Особое внимание было обращено на учет и бухгалтерию.** Наибольшее количество рабочих—12.270. Количество подвод доходило до 3.100.

В июне месяце, в виду все увеличивающейся деятельности Отдела, Правление Дороги решило реорга-

низовать Отдел в Коммерческое Правление „ЖЕЛЛЕС". Районные конторы решено упразднить, взамен предоставить большую самостоятельность нач. участков, уменьшив их число с 23 до 8—10 и организовать уполномоченных на районах в количестве двух, которые будут числиться в штате Правления и нести обязанности инспекторско-инструкторские. Отчетность на местах будет упрощена.

2. Производство.

Рост заготовки и вывозки за 1922/23, 1923/24 и 1924/25 года указан в нижеследуюшей диаграмме. (См. приложение № 1).

3. Себестоимость.

Для определения себестоимости лесопродукции в 1922/23 году данных в твердой валюте не имеется, т. к. оплата рабочих производилась продуктами. Если перевести стоимость продуктов на современные цены получается, что **на севере себестоимость лесопродукции была выше современной на 50—60%**; на **южных участках**, благодаря близости снабжающих Центров себестоимость не превышала настоящую **более чем на 20%**. Во всяком случае точных данных в Отделе не имеется.

4. Себестоимость лесопродукции в 1923/1924 г.г.

Дрова куб. саж.	19 р. 85	коп.
Бревна куб. фут.	— „ 17,05	„
Шпалы штук	1 „ 18	„
Доски куб. фут.	— 70	„

5. Увеличение производительности труда.

1. Выработка шпал и кряжей.

В 1924 году на каждого шпалотеса приходилось в день тесанных шпал до $7^1/_2$ штук. В 1925 году **производительность тески шпал увеличилась до 10 шт.**

2. Распиловка сырья на лесопильных заводах.

В **Июне** 1924 г. на штатн. раб. приходилось	.	**952 кф.**
„ Июле „ „ „ „ „	.	1192 „
„ Августе „ „ „ „ „	.	1482 „
„ Янв. 1925 г. „ „ „ „	.	1750 „
„ Марте „ „ „ „ „	.	2090 „
„ Апреле „ „ „ „ „	.	2160 „
„ **Мае** „ „ „ „ „	.	**2316** „

6. Финансовое положение.

Рост актива ЧЛ, ныне Х, не имевшего еще в **22 году** (Октябрь — Ноябрь) **никакого имущества**, материалов и пр. — характеризуется нижеследующими балансовыми цифрами актива периода с 1/х—23 г. по настоящее время:

I. По балансу на 1/х 1923 г. (без себестоимости лесного массива).

1. Недвижимое имущество	Р.	3.359—00	
2. Инвентарь . . .	Р.	64.032—63	
3. Материалы . . .	Р.	25.998—63	
4. Продовольствие .	Р.	81.578—81	
5. Лесоматериалы .	Р.	299.225—68	
6. Актив Желрыбы на 1/х	Р.	43.568—25	
7. Прочие активы .	**Р**	**66.388—47**	**584.151—47**

из коих по Агро-Службе, находившейся в ведении Лесного Отдела на 1/х—23 г. актива на сумму около . . . Р. 35.000—00

II. По балансу на 1/х—1924 г.

1. Постройки и сооружения	Р.	38.579—68
2. Инвентарное имущество	Р.	88.817—90
3. Материалы для производства .	Р.	211.385—74
4. Лесоматериалы .	Р.	1.023.284—50

5. Активы через „ЖЕЛРЫБУ“ . .	Р.	370.118—21	
6. Дебиторы по поставкам, дебиторы—Отд. и Служб, подотчетн. лиц и прочие активы. .	Р.	**521.412—40**	**2.254.648—70**

III. По балансу на 1/III—1925 г. (За пять месяцев с неполным учетом себестоимости лесного массива).

1. Постройки и сооружения	Р.	73.361—87	
2. Инвентарное имущество	Р.	210.766—81	
3. Материалы д/производств	Р.	626.181—89	
4. Лесоматериалы . .	Р.	1.089.048—09	
5. Активы через Желрыбу	Р.	884.838—30	
6. Дебиторы по поставкам, дебиторы—Отд. и Служб, подотчетн. лиц и прочие активы .	**Р.**	**460.492—47**	**3.344.689—43**

Примечание. Баланс на **1/III—25 г.** не показателен, так как калькуляции и закрытия соответствующих счетов за X—II не производилось, почему и счет лесоматериалов не отражает действительного количества, кроме того в данный баланс **не введена себестоимость Лесного массива**, каковая на 24/25 г. определяется в сумме **около 1 мил. рублей**.

7. Рост коммерческих предприятий Отдела.

В **1922 г.** Коммерческих операций почти не производилась.

В **1923—24 г.** было заключено договоров с клиентами на общую сумму **403.777 руб.** (не считая расторгнутых сделок).

По 21/VII—**1925 г.** заключено договоров с другими дорогами на сумму 1.180.206 р., не считая соглашений на поставку пило и лесопродукции службам потребительницам Мурманской ж. д.

Как видно из приведенных цифр **деятельность Лесного** Отдела **непрерывно растет, производственная программа увеличивается, количество собственных подсобных предприятий дошло к июлю с. г. до 5.** (Кандалакша и М.-Горские заводы, Столярно - Механическая мастерская, Клепочная мастерская в М. Горе и Бондарно-Сборочная в Мурманске). **При чем мощность и оборудованность заводов и мастерских даст возможность поднять производительность** по крайней **мере на 30—35% сравнительно с 1924 г. Финансовое положение укрепляется и, что особенно важно**, Лесной Отдел вышел из тесных рамок снабжения лесопродукцией и пиломатериалами только собственной дороги, **и приступил к широкому отпуску свободной продукции**, другим дорогам (как контрагент НКПС).

На лесных предприятиях дороги в части его фактических результатов мы остановились значительно подробнее потому, что вопрос этот до сих пор не был надлежаще освещен, между тем будущий Желлес является сейчас наиболее интересным моментом жизни дороги.

Общее заключение

Перелистывая страницы нашего обзора, мы убеждаемся, что вряд ли стоит, дабы сделать сравнение недавнего прошлого дороги с ее настоящим, фотографировать то, что было три года тому назад. Самые уже достижения, которые в большинстве случаев сейчас заполняют недавние голые места, говорят, что сравнение излишне.

К моменту образования Правления дорога была недостроена на 70%, сейчас она приближается к типу магистрали, хотя еще много лет будет достраиваться. В первый год работы Правления импорт и экспорт через Мурманский Порт являлся нулем, теперь — это приличная цифра. Далее идет получение свыше 3.000.000 гектаров земли для нужд колонизации и реальная колонизационная работа, образование Муркомпорта, Желрыбы, развитие лесных предприятий, — лесопильных заводов, столярных, бондарных и др. мастерских. Все это настолько яркие штрихи, что они уже сами говорят за себя. На глазах выросло движение поездов. Скорый поезд, шедший сначала из Лениграда до Марманска 57—60 часов, сейчас идет 43 часа, вагоны оборудованы электричеством. Телеграф не узнать. Уже чего стоит установка одного Бодо! Мы забыли в обзоре коммерческих достижений указать на постройку в Мурманске гостинницы для приезжающих, в том числе и иностранных и столичных представителей фирм и учреждений.

Кто знает Мурманск и его жилищные постройки, для тех ясно, что постройка гостинницы — факт крупного местного значения. Наконец,—устройство в М. Горе санатории—это целая сказка и также значительный эффект. Рост просвещения, здравоохранения, создание постоянного кадра линейных служащих и рабочих. Чисто организационные достижения и ряд других, которые также можно было бы перечислить, основываясь на этом же обзоре.

Дорогою сделана большая работа, Выходя на четвертый год своей работы с момента образования Правления, когда на дороге начала проводиться новая экономическая политика, Правление дороги с полным удовлетворением может сказать, что оно в своем плане не ошиблось. Много было недоверия, опасения за судьбы молодого организма дороги—как со стороны Центра, так и отдельных деловых кругов, но **Правление**

сумело преодолеть все преграды. Самый трудный момент уже позади. Будущее рисуется более спокойным. Фундамент положен. И хотя персонально в составе Правления за это время и происходили изменения, тем не менее, каков бы то ни был в дальнейшем его состав, **программа дороги теперь уже не может быть изменена,** так как, если в начале эта программа может быть была программою лишь самого Правления, то сейчас **она стала объективною программою дороги,** в каковой вряд ли кто уже станет сейчас сомневаться.

Вот почему увереннее можно говорить о перспективах дороги, о ее ближайших задачах, являющихся после всего проделанного дорогою за три года уже не теоретическим подходом к вопросу, а вытекающими из практики, приобревшей свою гражданственность под именем **„мурманизация“.**

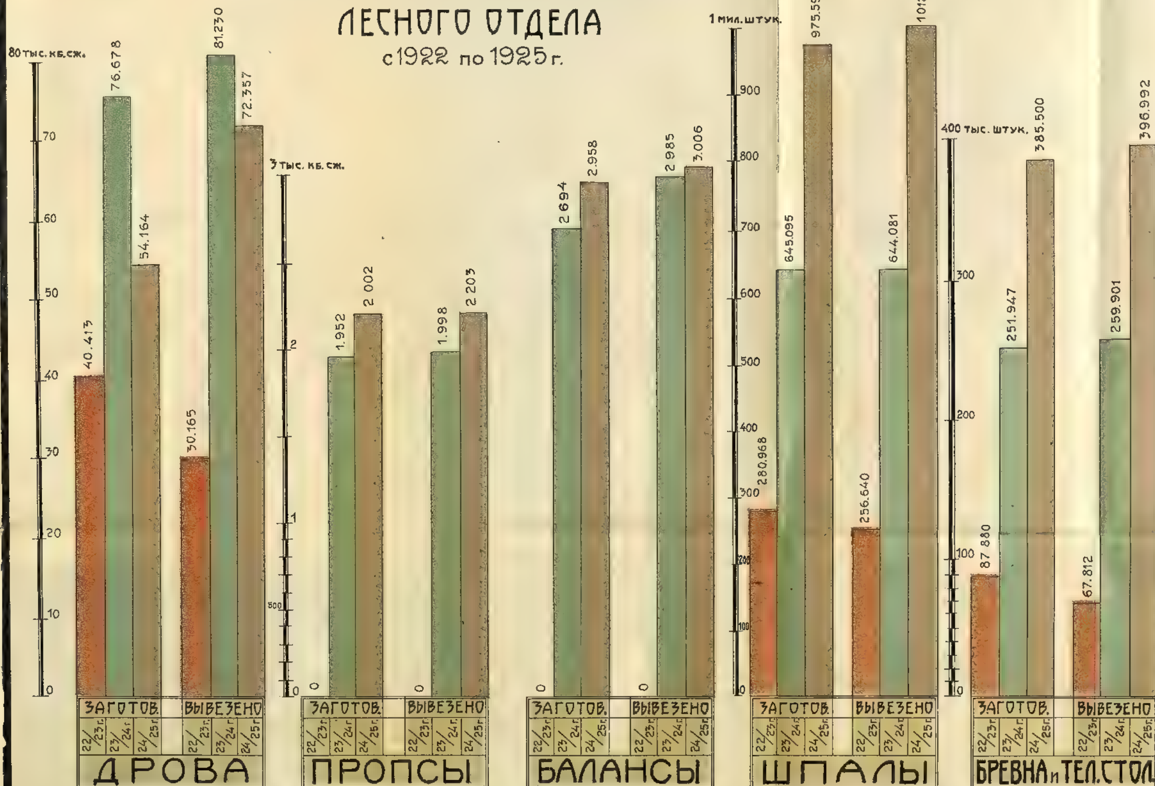
Предполагая в одной из следующих статей специально остановиться на ближайших перспективах работы дороги в 1925/26 году, сейчас позволим прежде всего высказать уверенность, что этот год при наличии хозяйственного подъема СССР, возможно, явится тем первым годом дороги, когда будет окончательно изжита ее дефицитность. Это тем более необходимо, что дорога в будущем году в целях скорейшей колонизации края, в виду предоставленного ей только 10 летнего срока на проведение колонизации, должна еще более развить свои подсобные предприятия, и для этого направить в них все свои свободные средства. Желрыба, Желлес, Желстрой—вот три кита, которые еще более укрепят колонизационную работу дороги, дав древесину, снабжение, развернув строительство поселков, а далее и фабрик. Нельзя ограничиться и теми достроечными работами, которые обеспечивают сейчас пропуск тяжелых паровозов до Мурманска. **Дороге предстоят еще значительные работы по улучшению ее полотна, мостов** и т. п. и на будущий год проектируется также большая строительная программа по

Пути, исчисляемая миллионами руб. Следует вспомнить о проекте Лодейно-польских мастерских и вообще **о доведении тяговых устройств до той нормы, которая необходима магистральной дороге,** каковою становится теперь Мурманка. Все это—работа будущего года.— Наконец, **Финляндский** вокзал, вопрос **о заневской части дороги, Мга—Охта,**—они попрежнему должны стоять на ближайшей очереди; во всяком случае спор о вокзале необходимо закончить в пользу дороги во чтобы то ни стало в течение зимы. Надо думать, что 4-й год работы пройдет под знаком:—прежней настойчивости в налаживании учета, еще большего поднятия кредитной дисциплины и вообще финансового порядка на дороге. Тот же темп в работе и стремление к лучшей производительности и хозяйственности, с большим уклоном в сторону учета калькуляции и контроля.

Наконец, еще больше внимания мелочам и шлифовке исполнения.

В заключение пожелаем: дальнейшей помощи и внимания к Мурманке со стороны НКПС, таких же дружных усилий и единого фронта между Союзом и хозяйственниками, а, в части колонизационной, того же содействия и помощи Сев.-Зап. Обл. Экосо, АКССР и Мурманской губернии.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ДИАГРАММА ЗАГОТОВКИ и ВЫВОЗКИ ЛЕСОПРОДУКЦИИ ЛЕСНОГО ОТДЕЛА с 1922 по 1925 г.



чертил О. Шретер 24-VII-25 г.

Типо-литография „НОРВЕДА" Гл. Адмиралтейство Ленинградский Гублит № 15538, Тир. 1210.

